

## **SKRIPSI**

# **TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH PENGEMUDI KENDARAAN UMUM (Studi Kasus di Wilayah Kota Makassar)**



**OLEH  
RUSWANDI  
B111 08 031**

**BAGIAN HUKUM PIDANA  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2015**

**HALAMAN JUDUL**

**TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP PELANGGARAN  
LALU LINTAS OLEH PENGEMUDI KENDARAAN UMUM**

**(Studi Kasus di Wilayah Kota Makassar)**

Oleh :

**RUSWANDI**

**B111 08 031**

**SKRIPSI**

Diajukan Sebagai Tugas Akhir Dalam Rangka Penyelesaian Studi Program  
Sarjana Dalam Program Kekhususan/Bagian Hukum Pidana  
Program Studi Ilmu Hukum

Pada

**BAGIAN HUKUM PIDANA  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2015**



**PENGESAHAN SKRIPSI**

**TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP PELANGGARAN  
LALU LINTAS OLEH PENGEMUDI KENDARAAN UMUM**

(Studi Kasus di Wilayah Kota Makassar)

Disusun dan diajukan oleh

**RUSWANDI**

**B111 08 031**

Telah dipertahankan di Depan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk Dalam  
Rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana  
Bagian Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin  
Pada Hari Kamis 10 September 2015  
Dan Dinyatakan Diterima

**Panitia Ujian**

**Ketua**



**Prof. Dr. H.M. Said Karim. S.H., M.H., M.Si**  
NIP: 19620711 198703 1 001

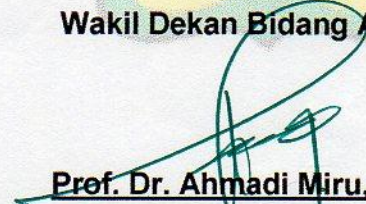
**Sekretaris**



**Dr. Hj. Nur Azisa. S.H., M.H.**  
NIP: 19671010 199202 2 002

**a.n. Dekan**

**Wakil Dekan Bidang Akademik,**



**Prof. Dr. Ahmadi Miru. S.H., M.H.**  
NIP: 19610607 198601 1 003



## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Dengan ini menerangkan bahwa skripsi dari :

Nama : **Ruswandi**

Nomor Pokok : **B 111 08 031**

Bagian : **Hukum Pidana**

Judul skripsi : **TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP  
PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH PENGEMUDI  
KENDARAAN UMUM.**


Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi.

Makassar, September 2015

Mengetahui :

Pembimbing I

Pembimbing II



**Prof. Dr. H.M. Said Karim, S.H., M.H., M.si**  
Nip. 19620711 198703 1 001

**Dr. Hj. Nur Azisa, S.H., M.H.**  
Nip. 19671010 199202 2 002



## PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : **RUSWANDI**  
No. Pokok : B111 08 031  
Bagian : Hukum Pidana  
Judul Skripsi : Tinjauan Kriminologi terhadap Pelanggaran Lalu Lintas  
oleh Pengemudi Kendaraan Umum  
(Studi Kasus di Wilayah Kota Makassar)

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, September 2015



aan Dekan  
Wakil Dekan Bidang Akademik,

Prof. Dr. Ahmad Miru, S.H., M.H.  
NIP. 19610607 198601 1 003

## ABSTRAK

**Ruswandi** (B11108031) Hukum Pidana: **Tinjauan Kriminologis Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengemudi Kendaraan Umum** (di bawah bimbingan **H. M. Said Karim**, sebagai Pembimbing I dan **Hj. Nur Azisa**, sebagai Pembimbing II).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor penyebab dan upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi kendaraan umum. Penelitian ini dilakukan di kepolisian resort Kota Makassar, provinsi Sulawesi-selatan waktu penelitian dilaksanakan pada bulan September 2015.

Dalam penelitian ini penulis menemukan beberapa faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas di kota Makassar : beberapa faktor utama penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas yaitu : (1) Faktor manusia (*Human Error*), manusia selaku pelaku utama dalam semua jenis pelanggaran lalu lintas dari berbagai jenis permasalahan pelanggaran yang terjadi di jalan raya, maka dapat disimpulkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama pelanggaran lalu lintas. (2) Faktor sarana dan prasarana, kurangnya sarana dan prasarana lalu lintas sangat memberi dampak terhadap terciptanya keamanan, kenyamanan, keselamatan dan kelancaran berlalu lintas.

Adapun upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas yang disebabkan oleh pengemudi kendaraan umum antara lain (1) Upaya *pre-emptif*, penanggulangan pelanggaran secara *pre-emptif* adalah dengan menanamkan nilai/norma yang baik. (2) Upaya *preventif*, yaitu berupa pencegahan dengan penjagaan ditempat rawan pelanggaran dimaksudkan sebagai usaha untuk mengadakan perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan, sehingga tercipta stabilitas hukum. (3) Upaya *refresif*, Penanggulangan yang bersifat *refresif* ini adalah tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum setelah terjadinya suatu bentuk tindak pidana dengan menerbitkan surat tilang.

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur atas kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat-nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Tinjauan Kriminologis Terhadap Pelanggaran Lalu lintas Oleh Pengemudi Kendaraan Umum (Studi Kasus di wilayah Kota Makassar).

Skripsi ini disusun dan diajukan sebagai salah satu persyaratan dalam menyelesaikan pendidikan untuk memperoleh gelar kesarjanaan pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar.

Dalam penyusunan skripsi ini, tidak terlepas dari bantuan, bimbingan, arahan, dan dukungan serta doa dari berbagai pihak, baik secara moril maupun materil sehingga pada kesempatan ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. **Jamal dan Hasnia**, Ayah dan Ibunda tercinta terimah kasih atas petunjuk, nasihat, bimbingan, cinta, kasi sayang, motivasi, serta doa selama hidup penulis.
2. **Prof. Dr. Dwia Aries Tina Paiubuhu**, selaku Rektor Universitas Hasanuddin Makassar.
3. **Prof. Dr. Farida Patittingi, S.H., M.Hum.** selaku Dekan Fakultas Hukum, **Prof. Dr. Ahmadi Miru, S.H., M.H.** selaku Pembantu Dekan I, **Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H., M.H.** selaku pembantu Dekan II dan **Dr. Hamzah Halim, S.H., M.H.** selaku pembantu Dekan III Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

4. **Prof. Dr. H. M. Said Karim, S.H., M.H., M.Si.** sebagai pembimbing I dan **Dr. Hj. Nur Azisa, S.H., M.H.** sebagai pembimbing II yang telah memberikan banyak masukan dalam penyusunan skripsi ini.
5. **Prof. Dr. Andi Sofyan, S.H., M.H., H. M. Imran Arief, S.H., M.S.,** dan **Dr. Hj. Haeranah, S.H., M.H.** sebagai penguji yang telah memberikan masukan dalam penyusunan skripsi ini.
6. Segenap Dosen dan staf pengajar di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar yang penulis tidak dapat sebutkan satu-persatu.
7. Segenap Keluarga besar Polrestabes Kota Makassar yang telah memberi bantuan dan kerjasamanya.
8. **Ibu Maryani** sebagai Ibunda kedua terima kasih atas semua petunjuk, nasihat, bimbingan, kasih sayang, motivasi, serta doa selama ini.
9. **Rosdiana** dan **Rusmansyah,** kakak dan adik tersayang yang senantiasa memberikan motivasi, kasih sayang, dan cintanya selama ini.
10. **Tante** Timang, **Tante** Bolong, dan segenap keluarga besar **Jamada** yang senantiasa selalu memberikan semangat dan doa.
11. **H. Rezki, S.E.,** yang selalu memberikan bantuan, semangat dan waktunya, serta menemani penulis baik suka maupun duka,



terima kasih untuk semuanya.

12. Saudara-saudaraku di Fakultas **M. Ramadhan Kiro, S.H., M.H., Suriadi, S.H., Andi Nur Haerurrijal Amien, S.H.**, serta semua rekan-rekan mahasiswa hukum unhas yang penulis tidak dapat sebutkan satu persatu, yang senantiasa menemani, member masukan dan semangat selama mengikuti pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar.

Namun demikian penulis menyadari sebagai manusia biasa yang tak pernah luput dari khilaf dan salah hingga karya tulis ini masih jauh dari kesempurnaan. Untuk itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang positif dari berbagai pihak demi kesempurnaan karya tulis ini.

Semoga karya tulis ini dapat bermanfaat bagi masyarakat pada umumnya dan bagi Mahasiswa Hukum, khususnya dalam proses penegakan hukum di Indonesia. Akhirnya penulis memohon kepada Allah SWT semoga apa yang kita dapatkan bernilai ibadah di sisi-nya Amin.

Makassar, September 2015

Penulis,

R u s w a n d i

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	<b>iii</b>
<b>PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI .....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>ix</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	9
C. Tujuan Penelitian .....	9
D. Manfaat Penelitian .....	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>11</b>
A. Kriminologi .....	11
1. Pengertian Kriminologi .....	11
2. Ruang Lingkup Kriminologi .....	13
3. Pembagian Kriminologi .....	15
4. Manfaat Mempelajari Kriminologi .....	20
B. Pelanggaran Lalu Lintas .....	21
1. Pengertian Pelanggaran dan Lalu Lintas .....	21
2. Jenis-jenis Pelanggran Lalu Lintas .....	24
C. Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum .....	29
1. Pengertian Pengemudi .....	29
2. Kendaraan Umum .....	29
2.1. Kendaraan Bermotor .....	30



2.2. Kendaraan Tidak Bermotor .....	30
D. Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas dan Upaya Penanggulangannya .....	31
1. Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas .....	31
2. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas .....	38
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>39</b>
A. Lokasi Penelitian .....	38
B. Jenis dan Sumber Data .....	40
C. Teknik Pengumpulan Data .....	40
D. Analisis Data .....	41
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>43</b>
A. Gambaran umum lokasi penelitian .....	43
B. Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas .....	50
C. Upaya Yang Dilakukan Dalam Menanggulangi Pelanggaran ...	53
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>59</b>
A. Kesimpulan .....	59
B. Saran .....	60
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>xi</b>

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Seiring dengan perkembangan zaman yang begitu pesat manusia tentunya dituntut untuk mampu berusaha dan mampu mengembangkan kemampuan dirinya masing-masing karena manusia merupakan makhluk sosial yang juga memerlukan kerjasama atau bantuan dengan kelompok lain dalam memenuhi kebutuhan hidupnya untuk itu perlu adanya suatu alat atau moda transportasi. Bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan pembangunan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Hubungannya bagi masyarakat dapat disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang sebagian besar adalah laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah



Indonesia. Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang dapat menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya pada, sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan.

Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dari satu tempat ketempat lain atau dengan tujuan berbeda-beda tentunya membutuhkan sarana penunjang pergerakan baik berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (*paratransit* dan *masstransit*). Angkutan umum *paratransit* ialah merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum *masstransit* ialah merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi serta tempat pemberhentian yang jelas.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam hal ini merupakan bidang kegiatan yang mempunyai peranan sangat penting karena memiliki posisi strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta dapat mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara yang berwawasan lingkungan untuk mencapai tujuan pembangunan nasional.

Sebagai bagian dari sistem transportasi Nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggara negara.

Pada umumnya sebagian besar masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena masih banyak masyarakat yang tingkat ekonominya masih tergolong lemah atau menengah kebawah yang belum tentu mampu memiliki kendaraan pribadi. Seperti halnya Kota Makassar, masih banyaknya kelompok masyarakat yang sangat bergantung pada angkutan umum dalam memenuhi kebutuhan hidupnya.

Hal ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama ditinjau dari masih banyaknya armada angkutan umum sudah tidak layak jalan masih beroperasi ditambah kurangnya pengawasan dari petugas kepolisian atau aparat terkait. Hal ini terkadang dapat menimbulkan kemacetan panjang akibat ketidak hati-hatian dan/atau kesengajaan pengendara angkutan umum itu sendiri dengan memberhentikan atau menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak seperti pemandangan yang sering kita saksikan di sudut-sudut atau sepanjang jalan yang dilalui kendaraan angkutan umum



dalam Kota tanpa memperhatikan keselamatan pengendara kendaraan lain hal ini mencerminkan budaya ber-lalu lintas masyarakat Kota Makassar yang masih kurang dengan tidak memperhatikan rambuh-rambuh lalu lintas tentunya ini harus menjadi perhatian khusus mengingat kota ini tiap tahun mengalami perkembangan begitu pesat dan menjadi kota tujuan utama karena merupakan Ibu Kota Provinsi Sulawesi-Selatan.

Dewasa ini penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan memang harus perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat, dengan tetap mempertimbangkan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sekaligus mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Pembahasan pembangunan aspek hukum transportasi tidak terlepas dari efektivitas hukum pengangkutan itu sendiri. Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUH Perdata pada Buku Ketiga tentang perikatan, kemudian dalam KUH Dagang pada Buku II titel ke V. Selain itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pengganti UU No. 14 Tahun 1992, serta Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan

Jalan yang masi tetap berlaku meskipun PP No. 41 Tahun 1993 merupakan peraturan pelaksanaan dari UU No. 14 tahun 1992 dikarenakan disebutkan dalam pasal 324 UU No. 22 Tahun 2009 bahwa :

Pada saat Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini. Dalam pasal 3 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (yang selanjutnya di singkat dengan UULLAJ) mengatur tujuan pengangkutan.

Adapun isi Pasal 3 UULLAJ menyebutkan mengenai tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni :

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa,
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa,

- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Sedangkan menurut Pasal 4 UULLAJ dinyatakan undang-undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui :

- a. Kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan,
- b. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan
- c. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan belalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Demikian juga dalam Paragraf 9 UULLAJ tentang Tata Cara Berlalu Lintas, bagi pengemudi kendaraan Bermotor Umum salah satunya Pasal 126 UULLAJ yang menjelaskan kewajiban Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum dan masih banyak pasal-pasal lainnya yang terkait dengan berbagai kewajiban-kewajiban yang harus ditaati oleh pengemudi kendaraan bermotor umum angkutan orang.

Akan tetapi kenyataan yang terjadi dilapangan khususnya dalam wilayah hukum Kota Makassar masi banyak Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan Orang yang memberhentikan kendaraan

selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem selain di tempat yang telah ditentukan, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak, dan melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.

Dengan berlakunya UU No. 22 Tahun 2009 tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi seluruh pengguna atau yang terkait dengan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang. Secara operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir angkutan dimana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau pengangkut. Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan yang dapat menimbulkan kemacetan dan penumpang dalam keadaan selamat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia serta terwujudnya kenyamanan bagi pengguna kendaraan umum lain. Sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat.



Berdasarkan hal yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk mempelajari, memahami, dan meneliti secara lebih mendalam isi pasal 126 mengenai Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dalam UU RI No. 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam hal ini penulis mengangkat judul yaitu:

“TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH PENGEMUDI KENDARAAN UMUM”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pada uraian di atas, maka dapat di identifikasikan pokok permasalahan yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

1. Apakah faktor penyebab pelanggaran lalulintas oleh pengemudi kendaraan umum ?
2. Bagaimanakah penanggulangan pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi kendaraan umum ?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini yang hendak dicapai oleh penulis dalam penulisan ini adalah:

1. Untuk mengetahui faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi kendaraan umum.
2. Untuk mengetahui bagaimana penanggulangan pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi kendaraan umum.

## **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini ialah:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini tentunya dapat menjadi bahan acuan untuk penelitian yang sejenis secara mendalam.

2. Manfaat Praktis

Sebagai bahan masukan kepada penulis dan semua pihak, khususnya kepada aparat atau perangkat pemerintah yang berwenang langsung melakukan suatu tindakan hukum terhadap pelanggar lalu lintas demi terciptanya lalu lintas aman nyaman dan teratur yang dapat secara langsung dirasakan masyarakat umum.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Kriminologi**

##### **1. Pengertian Kriminologi**

Kriminologi merupakan ilmu pengetahuan yang mempelajari kejahatan dari berbagai aspek. Nama kriminologi pertama kali dikemukakan oleh P.Topinard (1830-1911), seorang ahli antropologi Perancis. Kriminologi terdiri dari dua suku kata yakni kata *crime* yang berarti kejahatan dan *logos* yang berarti ilmu pengetahuan, maka kriminologi dapat berarti ilmu tentang kejahatan.

Beberapa sarjana terkemuka juga memberikan definisi kriminologi sebagai berikut (A.s Alam, 2010: 1-2) :

##### **1. Edwin H. Sutherland**

Menurut Edwin H. Sutherlandn “Criminology is the body of knowledgeregarding delinquency and crime as social phenomena (Kriminologi adalah kumpulan pengetahuan yang membahas kenakalan remaja dan kejahatan sebagai gejala sosial).

##### **2. W.A. Bonger**

W.A. Bonger memberikan batasan bahwa : “kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang bertujuan menyelidiki kejahatan seluas-luasnya”.

##### **3. J. Constant**

Menurut J. Constant “kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang bertujuan menentukan faktor-faktor yang menjadi sebab-musabab terjadinya kejahatan dan penjahat”.

##### **4. WME. Noach**

Menurut WME. Noach “ kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang menyelidiki gejala-gejala kejahatan dan tingkah laku yang tidak senonoh, sebab-musabab serta akibat-akibatnya.



Kriminologi menurut Sudarto (2007:148) adalah pengetahuan empiris yang mempelajari dan mendalami secara kejahatan dan orang yang melakukan (penjahat).

Demikian pula menurut Moeljot, (Hurwitz Stephan, 1986:6) mengemukakan bahwa Kriminologi merupakan ilmu pengetahuan tentang kejahatan dan kelakuan jelek dan tentang orangnya yang bersangkutan pada kejahatan dan kelakuan kejahatan itu.

Selanjutnya Paul Moedigdo (Abdussalam, 2007:5) mengatakan bahwa:

Pelaku kejahatan mempunyai andil atas terjadinya suatu kejahatan, karena terjadinya kejahatan bukan semata-mata perbuatan yang ditentang oleh masyarakat, akan tetapi adanya dorongan dari si pelaku untuk melakukan perbuatan yang ditentang oleh masyarakat.

Berdasarkan pengertian yang dikemukakan oleh ahli kriminologi di atas maka dapat disimpulkan bahwa kriminologi merupakan suatu ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang kejahatan sebagai salah satu masalah sosial yang utama dihadapi masyarakat dalam hubungannya berinteraksi dengan kelompok masyarakat lainnya dalam menjalankan kehidupan.

Dari uraian itu juga dapat diketahui bahwa kriminologi itu merupakan ilmu pengetahuan yang secara khusus membahas mengenai pelaku, sebab-sebab, dan akibat dari kejahatan serta penanggulangan kejahatan secara menyeluru sebagai gejala sosial yang terjadi dalam suatu kehidupan bersama dalam masyarakat.

## 2. Ruang Lingkup Kriminologi

Skop (Ruang lingkup pembahasan) kriminologi mencakup tiga hal pokok (A.S Alam, 2010: 2-3) yakni :

1. Proses pembuatan hukum pidana dan acara pidana (*making laws*) yang di bahas dalam proses pembuatan hukum pidana (*process of making laws*) adalah:
  - a. Defenisi kejahatan
  - b. Unsur-unsur kejahatan
  - c. Relativitas pengertian kejahatan
  - d. Penggolongan kejahatan
  - e. Statistic kejahatan
2. Etiologi Kriminal, yang membahas teori-teori yang menyebabkan kejahatan (*breaking of laws*), yang dibahas dalam etiologi kriminal adalah :
  - a. Aliran-aliran (mazhab-mazhab) kriminologi,
  - b. Teori-teori kriminologi, dan
  - c. Berbagai prespektif kriminologi
3. Reaksi terhadap pelanggaran hukum (*reacting toward the breaking of laws*). Reaksi dalam hal ini bukan hanya ditujukan pada pelanggar hukum berupa tindakan represif tetapi juga reaksi terhadap “calon” pelanggar hukum berupa upaya-upaya pencegahan kejahatan (*criminal prevention*).

Yang dibahas dalam proses pembuatan hukum pidana (*process of making laws*) adalah :

- a. Definisi kejahatan
- b. Unsur-unsur kejahatan
- c. Relativitas pengertian kejahatan
- d. Penggolongan kejahatan
- e. Statistik kejahatan.

Yang dibahas dalam etiologi criminal (*breaking laws*) adalah :

- a. Aliran-aliran (mazhab-mazhab) kriminologi

- b. Teori-teori kriminologi
- c. Berbagai perspektif kriminologi.

Yang dibahas dalam perlakuan terhadap pelanggaran-pelanggaran hukum (*reacting toward the breaking of laws*) adalah antara lain :

- a. Teori-teori penghukuman,

Yaitu penjelasan penjatuhan hukuman seperti pidana pokok berupa pidana mati, pidana penjara, kurungan dan denda atau pidana tambahan, pencabutan hak-hak tertentu, perampasan barang-barang tertentu, pengumuman putusan hakim.

- b. Upaya-upaya penanggulangan/pencegahan kejahatan, baik berupa tindakan preventif, represif, dan rehabilitatif. Tindakan preventif dalam hal ini yaitu tindakan pencegahan yang dilakukan sebelum terjadinya suatu pelanggaran atau kejahatan, tindakan ini lebih baik karena tindakan itu memungkinkan pelaku untuk tidak melakukan perbuatan atau permulaan perbuatan. Tindakan preventif dapat berupa penyuluhan hukum, ceramah agama, serta berusaha menanggulangi dengan cara memberi tanda atau rambu-rambu lalu lintas jalan. Tindakan represif merupakan tindakan penanggulangan berupa penangkapan, penahanan, penjatuhan hukuman pidana denda atau kurungan.

Sedangkan tindakan rehabilitatif yaitu suatu tindakan dalam rangka mengembalikan hak seseorang yang telah hilang karena suatu keputusan sehingga dapat berfungsi lagi sebagai anggota masyarakat yang berguna untuk dirinya dan masyarakat, semaksimalnya sesuai dengan kemampuannya.

Kamus Besar Bahasa Indonesia secara singkat menterjemahkan rehabilitasi sebagai pemulihan kepada kedudukan (keadaan, nama baik) yg dahulu (semula). Fokus rehabilitasi ini terletak pada nilai kehormatan yang diperoleh kembali dan hal ini tidak tergantung kepada Undang-undang tetapi pada pandangan masyarakat sekitarnya.

### 3. Pembagian Kriminologi

Kriminologi dapat di bagi dalam dua golongan besar, yaitu :

#### 1. Kriminologi teoritis

Secara teoritis kriminologi ini dapat dipisahkan ke dalam lima cabang pengetahuan. Tiap-tiap bagiannya memperdalam pengetahuannya mengenai sebab-sebab kejahatan secara teoritis.

a. Antropologi Kriminologi, yaitu ilmu pengetahuan yang mempelajari tanda-tanda fisik yang menjadi ciri khas dari seorang penjahat. Misalnya: menurut Lambroso ciri seorang penjahat diantaranya: tengkoraknya panjang, rambutnya lebat,



tulang pelipisnya menonjol ke luar, dahinya mencong dan seterusnya.

- b. Sosiologi Kriminal, yaitu ilmu pengetahuan yang mempelajari kejahatan sebagai gejala sosial. Yang termasuk di dalam kategori sosiologi kriminal adalah:

- 1. Etiologi sosial

- Yaitu ilmu yang mempelajari tentang sebab-sebab timbulnya suatu kejahatan.

- 2. Geografis

- Yaitu ilmu yang mempelajari pengaruh timbal balik antara letak suatu daerah dengan kejahatan.

- 3. Klimatologis

- Yaitu ilmu yang mempelajari hubungan timbal balik antara cuaca dan kejahatan.

- c. Psikologi Kriminal, yaitu ilmu pengetahuan yang mempelajari kejahatan dari sudut ilmu jiwa. Yang termasuk dalam golongan ini adalah:

- 1. Tipologi, yaitu ilmu pengetahuan yang mempelajari golongan-golongan penjahat.

- 2. Psikologi sosial kriminal, yaitu ilmu pengetahuan yang mempelajari kejahatan dari segi ilmu jiwa sosial.

- d. Psikologi dan Neuro Pathologi Kriminal, yaitu ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang penjahat yang sakit jiwa/gila. Misalnya mempelajari penjahat yang masih dirawat di rumah sakit jiwa.
- e. Penologi, yaitu ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang sejarah, arti dan faedah hukum.

Pelaksanaan hukuman telah banyak membawa kesuksesan berupa terjaminnya keseimbangan di dalam kehidupan masyarakat. Dalam Pasal 10 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) ditentukan dua macam hukum yaitu hukum pidana pokok berupa hukuman pidana mati, penjara, kurungan, denda dan hukuman tutupan; dan hukuman pidana tambahan seperti pencabutan hak-hak tertentu, perampasan barang serta pengumuman keputusan hakim.

Hukuman mati masih dicantumkan dalam KUHP, dengan maksud mencegah adanya perbuatan pidana yang melewati batas atau minimal memberikan lampu merah kepada penjahat untuk tidak berbuat kejahatan yang luar biasa. Pencantuman hukuman pidana mati itu belum menemukan adanya persesuaian paham di antara para sarjana, ada yang pro dan ada yang kontra.

## 2. Kriminologi Praktis

Yaitu ilmu pengetahuan yang berguna untuk memberantas kejahatan yang timbul di dalam masyarakat. Dapat pula disebutkan

bahwa kriminologi praktis adalah merupakan ilmu pengetahuan yang diamalkan (*applied criminology*). Cabang-cabang dari kriminologi praktis ini adalah:

- a. Hygiene Kriminal, yaitu cabang kriminologi yang berusaha untuk memberantas faktor penyebab timbulnya kejahatan. Misalnya meningkatkan perekonomian rakyat, penyuluhan (*guidance and counseling*) penyediaan olahraga, dan lainnya.
- b. Politik Kriminal, yaitu ilmu yang mempelajari tentang bagaimanakah menetapkan hukum yang sebaik-sebaiknya kepada terpidana agar ia dapat menyadari kesalahannya serta berniat untuk tidak melakukan kejahatan lagi. Untuk dapat menjatuhkan hukuman yang seadil-adilnya, maka diperlukan keyakinan serta pembuktian; sedangkan untuk dapat memperoleh semuanya itu perlu penyelidikan tentang bagaimanakah teknik si penjahat melakukan kejahatan.
- c. Kriminalistik (*police scientific*), yaitu ilmu tentang penyelidikan teknik kejahatan dan penangkapan pelaku kejahatan.

Selain pendapat di atas para ahli mempunyai pendapat yang berbeda-beda mengenai ruang lingkup kriminologi, di antaranya yaitu:

- a. Menurut Soedjono Dirdjosisworo (1984: 11) mengemukakan bahwa yang menjadi ruang lingkup kriminologi adalah:
  1. Apa yang dirumuskan sebagai kejahatan dan fenomenanya yang terjadi di dalam kehidupan masyarakat, kejahatan apa dan siapa penjahatnya.

2. Faktor-faktor apa yang menjadi penyebab timbulnya atau dilakukannya kejahatan.
- b. Menurut Edwin H. Sutherland dan Donald R. Cressey yang bertolak dari pandangan bahwa kriminologi adalah satu kesatuan pengetahuan mengenai kejahatan sebagai gejala sosial, mengemukakan bahwa ruang lingkup kriminologi mencakup proses-proses pembentukan hukum, pelanggaran hukum, dan reaksi terhadap pelanggaran hukum.
- c. Menurut Martin L. Haskell dan Lewis Yablonsky (Mukyana W.Kusuma,1981:5), kriminologi sebagai studi ilmiah tentang kejahatan dan penjahat mencakup analisa tentang:
  1. Sifat dan luas kejahatan,
  2. Sebab-sebab kejahatan,
  3. Perkembangan hukum pidana dan pelaksanaan peradilan pidana,
  4. Ciri-ciri penjahat,
  5. Pembinaan penjahat,
  6. Pola-pola kriminalitas,
  7. Akibat kejahatan atas perubahan sosial.
4. Proses-proses Kriminalisasi, Dekriminalisasi, dan Depenalisasi
  1. Proses kriminalisasi, adalah suatu proses di mana perbuatan yang mulanya tidak dianggap sebagai kejahatan, kemudian dengan dikeluarkannya perundang-undangan yang melarang perbuatan tersebut, maka perbuatan itu kemudian menjadi perbuatan jahat.
  2. Proses Dekriminalisasi, dalah suatu proses di mana suatu perbuatan yang merupakan kejahatan karena dilarang dalam perundang-undangan pidana, kemudian pasal yang menyangkut perbuatan itu bukan lagi kejahatan.
  3. Proses Depenalisasi, Pada proses depenalisasi sanksi negatif yang bersifat pidana dihilangkan dari suatu perilaku yang diancam pidana. Dalam hal ini hanya kualifikasi pidana



yang dihilangkan, sedangkan sifat melawan hukum atau melanggar hukum masih tetap dipertahankan. Mengenai hal itu, penanganan sifat melawan atau melanggar hukum diserahkan pada sistem lain, misalnya pada sistem Hukum Perdata, sistem Hukum Administrasi dan seterusnya.

#### 4. Manfaat Mempelajari Kriminologi

Kejahatan sudah dikenal sejak adanya peradaban manusia. Makin tinggi peradaban, makin banyak aturan, dan makin banyak pula pelanggaran. Sering disebut bahwa kejahatan merupakan bayangan peradaban (*crime is a shadow of civilization*) kejahatan adalah bayangan peradaban. Terhadap hukum pidana, kriminologi dapat berfungsi sebagai tinjauan hukum dalam penyelesaian masalah pidana dan memberikan rekomendasi guna pembaharuan hukum pidana. Adapun manfaat mempelajari kriminologi, seperti yang dikemukakan oleh A. S Alam (2010 : 15) antara lain :

- kriminologi dapat memberikan sumbangannya dalam penyusunan perundang-undangan baru (*proses kriminalisasi*).
- Hasil dari penyelidikan kriminologi dapat menjelaskan sebab-sebab terjadinya kejahatan (*etiologi criminal*), dan,
- Kriminologi mampu menciptakan upaya-upaya pencegahan terjadinya kejahatan (*criminal prevention*).

Tidak dapat disangkal kriminologi telah membawa manfaat yang sangat besar dengan ini kriminologi bisa dikatakan sebagai control sosial terhadap pelaksanaan hukum pidana.

## **B. Pelanggaran Lalu Lintas**

### **1. Pengertian Pelanggaran dan Lalu Lintas**

Pelanggaran berasal dari kata “langgar” dalam kamus besar bahasa Indonesia mengandung arti masjid kecil, surau, musalla, tempat mengaji atau bersalat. Melanggar sama dengan menubruk, menabrak, menumbuk, menyalahi, melawan, melewati atau melalui secara tidak sah. Sedangkan Pelanggar yaitu orang yang melanggar. Berarti pelanggaran menurut kamus besar bahasa Indonesia adalah perbuatan (perkara) melanggar tindak pidana yang lebih ringan dari kejahatan.

Di KUHP tidak dijelaskan dengan jelas mengenai arti pelanggaran. Pelanggaran hanya dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang dijatuhkan.

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) Indonesia sudah jelas membedakan antara kejahatan dan pelanggaran. Semua jenis kejahatan dimuat dalam buku II KUHP sedangkan pelanggaran dimuat dalam buku III KUHP yang dibedakan secara prinsip yaitu:

1. Kejahatan sanksi hukumnya lebih berat dari pelanggaran, yaitu berupa hukuman badan (penjara) yang waktunya lebih lama.

2. Percobaan melakukan pelanggaran dihukum sedangkan pada pelanggaran percobaan melakukan pelanggaran tidak dihukum.
3. Tenggang waktu daluarsa bagi kejahatan lebih lama dari pada pelanggaran.

Berdasarkan penjelasan yang telah dikemukakan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pelanggaran adalah:

1. Perbuatan yang bertentangan dengan apa yang secara tegas dicantumkan dalam undang-undang pidana.
2. Pelanggaran merupakan tindak pidana yang lebih ringan dari kejahatan baik perbuatan maupun hukumannya.

Sanksi yang dijatuhkan kepada pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku kejahatan. Pelanggaran adalah delik undang-undang (*wetsdelicten*) yaitu sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah adanya undang-undang yang mengaturnya. (Rusli Effendy dan Ny.poppy andi Lolo, 1989:74).

Maka suatu tindakan dinyatakan telah melanggar jika hakikat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan hukum sebelumnya atau undang-undang yang mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat melawan hukum namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan perundang-undangan. (Andi Saripa, 2007: 9).

Lalu lintas dalam kamus besar bahasa Indonesia sama dengan berjalan bolak balik, hilir mudik, perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain. Dalam Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa Lalu Lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan. Sedangkan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pengganti Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 yang sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti, dijelaskan bahwa Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.

Sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Dalam hal ini Pemerintah mempunyai tanggung jawab besar dalam mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas.

Berdasarkan uraian di atas maka pelanggaran Lalu Lintas dapat disimpulkan sebagai perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## 2. Jenis-jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Berdasarkan UU No. 14 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), adapun jenis pelanggaran dibidang Lalu Lintas dan angkutan jalan yang harus dilakukan penegakan hukumnya adalah pelanggaran pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan, pelanggaran muatan, pelanggaran perizinan, dan pelanggaran marka serta alat pemberi isyarat lalu-lintas.

Adapun beberapa bentuk pelanggaran lalu lintas serta ketentuan pidana dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :

- 1). Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000 (Pasal 274).
- 2). Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat pemberi isyarat, fasilitas pejalan kaki, dan alat pengaman pengguna jalan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 bulan atau dengan denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 275).
- 3). Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling

banyak Rp 250.000 (Pasal 276).

- 4). Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 278).
- 5). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas dipidana dengan pidana kurungan paing lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 279).
- 6). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 280).
- 7). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000 (Pasal 281).
- 8). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan

secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp 750.000 (Pasal 283).

- 9). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau persepeda dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 284).
- 10). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 285 ayat 2).
- 11). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 286).
- 12). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parkir dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 287 ayat 3).
- 13). Setiap orang yang mengemudikan mobil penumpang umum,



mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 288 ayat 3).

- 14). Setiap orang yang menemudikan kendaraan bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 294).
- 15). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (Pasal 298).
- 16). Dipidana dengan pidana kurungan 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 300), setiap pengemudi kendaraan bermotor umum yang:
  - a. tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahulia atau mengubah arah.
  - b. tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan

dan/atau menurunkan penumpang.

c. tidak menutup pintu kendaraan selama kendaraan berjalan.

- 17). Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor umum angkutan orang yang tidak berhenti selain ditempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek dipidana dengan pidana kurungan 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 302).

Sementara itu dari beberapa jenis pelanggaran diatas dapat diketahui bahwa pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor umum, diantaranya yaitu berupa:

1. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat membahayakan ketertiban, kenyamanan atau keamanan pengendara lain,
2. Memberhentikan kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan,
3. Mengetem selain di tempat yang telah ditentukan,
4. Menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak, dan
5. Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.

## **C. Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum**

### **1. Pengertian Pengemudi**

Kata pengemudi yang kita ketahui ialah seseorang yang mengendarai sebuah kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor di jalan dalam wilayah perkotaan maupun di pedesaan terpencil sekalipun yang memiliki jaringan jalan yang dapat dilalui kendaraan. Dalam UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sudah dijelaskan dengan lengkap bahwa Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi yang dikeluarkan oleh kepolisian Negara republik Indonesia.

Sedang dalam kaitannya dijelaskan Jalan adalah seluruh bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntuhkan bagi Lalu Lintas umum, yang beradah pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

### **2. Kendaraan Umum**

Kendaraan yang dimaksud dalam hal ini adalah suatu sarana angkut yang dapat bergerak di jalan dan atau di atas permukaan air, terdiri atas Kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Jenis kendaraan dalam UU No. 22 Tahun 2009 dibedakan dalam dua jenis Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor :

2.1. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.

Kendaraan Bermotor dikelompokkan berdasarkan jenis yaitu :

1. Sepeda motor;
2. Mobil penumpang;
3. Mobil bus;
4. Mobil barang; dan
5. Kendaraan khusus.

Kendaraan Bermotor angka 2, angka 3, dan angka 4 dikelompokkan berdasarkan fungsi:

1. Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
2. Kendaraan Bermotor Umum. Kendaraan bermotor umum dalam pasal 1 ayat 10 UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb) kereta api angkutan air dan angkutan udara.

2.2. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan. Adapun jenis moda angkutan

yang digerakkan dengan tenaga manusia seperti sepeda, gerobak dorong ataupun becak, kemudian moda yang digerakkan oleh tenaga hewan seperti sado, bendi, cikir, cidomo yang digerakkan kuda, gerobak sapi, serta moda yang digerakkan dengan layar seperti selancar angin yang digunakan sebagai perangkat untuk olahraga.

#### **D. Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas dan Upaya Penanggulangannya**

##### **1. Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas**

Sejalan dengan perkembangan ilmu pengetahuan yang begitu pesat pola pikir masyarakat juga ikut mengalami perkembangan yang praktis termasuk dalam berkendara di jalan raya yang menginginkan sesuatu instan, cepat bahkan terkadang tidak memikirkan keselamatan berkendara untuk dirinya maupun orang lain. Kecelakaan di Indonesia hampir selalu terjadi setiap hari dikarenakan terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan. Faktor penyebabnya antara lain adanya paradigma berfikir masyarakat instan di zaman modern, mulai lunturnya sensitivitas dalam berkendara dan minimnya etika untuk tertib, saling menghormati, saling menghargai, sehingga mengakibatkan semakin tergerusnya rasa kepemilikan akan sesuatu. Masyarakat Indonesia masih banyak yang belum sadar atas

pentingnya peraturan lalu lintas dan hal ini yang harus diperhatikan oleh pihak yang bersangkutan maupun pemerintah.

Dari beberapa penyebab pelanggaran lalu lintas tersebut ada 3 faktor penyebab utama pelanggaran lalu lintas yaitu :

#### 1.1. Faktor Manusia

Menurut Suwardjoko (2002; 109) tidak begitu berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua pelanggaran lalu lintas penyebab utamanya adalah manusia atau pengendaranya, kemudian dipertegas oleh pernyataan Hobbs (1995; 344) penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas paling banyak disebabkan oleh manusia, yang mencakup psikologi manusia sistem indra seperti penglihatan dan pendengaran dan pengetahuan tentang tata cara berlalu lintas.

Ada beberapa faktor penyebab atau indikator yang membentuk sikap dan perilaku di jalan raya (Ikhsan, 2009:02), diantaranya:

##### a. Mental

Mental dan perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. Etika, sopan santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam mengendalikan emosi serta kepedulian antara pengguna jalan di jalan raya tentunya dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan, dan kelancaran lalu lintas sebaliknya dampak negatif menimbulkan kesemrawutan, kemacetan, pelanggaran

dan kecelakaan lalu lintas, sehingga mentalitas para pengguna jalan merupakan suatu hal yang fundamental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik.

Mental dan perilaku pengguna jalan merupakan suatu cerminan budaya berlalu lintas, untuk itu perlunya pemberian pengetahuan yang secara berkesinambungan mulai dari kehidupan sehari-hari dalam lingkup keluarga dan lingkungan sekitar kita sehingga dapat membentuk kultur mentalitas berlalu lintas orang per-orang.

#### b. Pengetahuan

Dalam menciptakan dan memelihara Keamanan, Keselamatan, Ketertiban serta kelancaran Lalu Lintas setiap pengguna jalan wajib memahami setiap aturan yang telah dibentuk secara formal baik dalam bentuk Undang-undang, Perpu, Peraturan Pemerintah, Perda dan aturan lainnya sehingga terdapat satu persepsi dalam pola tindak dan pola pikir dalam berinteraksi di jalan raya.

Selain pemahaman terhadap pengetahuan tentang peraturan perundang-undangan yang berlaku, pengetahuan tentang karakteristik kendaraan merupakan suatu hal yang tidak dapat diabaikan, setiap kendaraan memiliki karakteristik yang berbeda dalam penanganannya, pengetahuan terhadap karakteristik kendaraan sangat berpengaruh terhadap operasional kendaraan di jalan raya yang secara otomatis akan berpengaruh pula terhadap situasi lalu lintas. Pengetahuan tentang karakteristik kendaraan dapat dengan mempelajari buku



manual kendaraan tersebut atau dengan mempelajari karakter kendaraan secara langsung.

#### c. Keterampilan

Kemampuan dalam mengendalikan (Mengendarai/Mengemudi) Kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor di jalan raya akan berpengaruh besar terhadap situasi lalu lintas, keterampilan mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak demi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas baik bagi pengemudi kendaraan maupun penggunaan jalan lainnya.

Lisensi terhadap kemampuan dalam mengendalikan kendaraan diwujudkan secara formal melalui Surat Izin Mengemudi yang dikeluarkan oleh SATPAS Polri sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan/dikendarai oleh pengguna jalan.

Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan Pengemudi angkutan umum. Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) Undang-undang No. 22 tahun 2009, hanya diikuti oleh orang yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi untuk kendaraan Bermotor perseorangan.

#### 1.2. Faktor kendaraan

Pengertian Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Pasal 1 ayat (7) Undang-undang Lalu Lintas No 22 Tahun 2009.

Kendaraan merupakan salah satu faktor utama yang secara tidak langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya dengan dikendalikan oleh manusia, interaksi antara manusia dan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan layak jalan kendaraan tersebut untuk dioperasikan di jalan raya.

Faktor kendaraan yang sering terjadi ialah ban pecah, rem tidak berfungsi dengan baik, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang seharusnya sudah diganti dan berbagai penyebab lainnya. Untuk faktor kendaraan, perawatan dan perbaikan sebuah kendaraan sangat diperlukan, di samping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor perlu dilakukan secara teratur.

### 1.3. Faktor jalan

Beberapa indikator faktor jalan yang berpotensi menimbulkan permasalahan terhadap Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran lalu lintas diantaranya ialah :

a. Perlengkapan/Prasarana jalan

Jalan yang digunakan harus dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa :

- a.1. Rambu Lalu Lintas
- a.2. Marka Jalan
- a.3. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas
- a.4 Alat Penerangan Jalan
- a.5. alat pengendali pengamanan Pengguna jalan
- a.6. alat pengawasan dan pengaman jalan
- a.7. fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat;  
dan
- a.8. fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan  
yang berada di jalan dan di luar badan Jalan.

b. Lokasi Jalan

- b.1. Dalam kota (di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan),
- b.2. luar kota (pedesaan, penghubung antar daerah)

c. Volume Lalu Lintas

Berdasarkan pengamatan diketahui bahwa makin padat lalu lintas jalan, makin banyak pula kecelakaan yang terjadi, akan tetapi kerusakan tidak fatal, makin sepi lalu lintas makin sedikit kemungkinan kecelakaan akan tetapi fatalitas akan sangat tinggi. Adanya komposisi lalu lintas seperti tersebut diatas, diharapkan pada pengemudi yang

sedang mengendarai kendaraan agar selalu berhati-hati dengan keadaan tersebut.

d. Kelas Jalan

Untuk keperluan pengaturan penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan, jalan dibagi dalam beberapa kelas didasarkan pada kebutuhan transportasi, pemilihan moda secara tepat dengan mempertimbangkan keunggulan karakteristik masing-masing moda, perkembangan teknologi kendaraan bermotor, muatan sumbu terberat serta konstruksi jalan, penetapan kelas jalan wajib dinyatakan dengan rambu-rambu.

e. Fasilitas pendukung

Fasilitas pendukung meliputi fasilitas pejalan kaki, parker pada badan jalan, halte, tempat istirahat, dan penerangan jalan. Fasilitas pejalan kaki terdiri dari trotoar, tempat penyebrangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan/atau rambu-rambu, jembatan penyebrangan dan terowongan penyebrangan.

Diantara ketiga faktor tersebut, faktor manusia merupakan penyebab pelanggaran lalu lintas yang paling tinggi adalah faktor manusia berkaitan erat dengan etika, tingkah laku, dan cara berkendara di jalan raya. Bentuk pelanggaran itu sendiri merupakan bagian dari kelalaian seseorang dalam bertindak dan mengambil

keputusan yang tergesa-gesa, mereka sering mementingkan diri sendiri dari pada mementingkan kepentingan umum.

## 2. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas

Berikut ini upaya yang harus dilakukan oleh pemerintah dalam mengatasi pelanggaran lalu lintas di Indonesia yang setiap harinya sering terjadi dan tidak sedikit yang merenggut korban jiwa

1. Pemerintah harus lebih bersosialisai kemasyarakat dalam peraturan-peraturan lalu lintas. Jadi masyarakat bisa tahu apa saja peraturan-peraturan lalu lintas yang berlaku atau yang baru diterapkan.
2. Pemerintah harus menindak lanjuti petugas-petugas yang tidak menerapkan hukum pidana dengan benar atau petugas yang menyelesaikan masalah pelanggaran lalu lintas di tempat dalam kata lain jalur “damai”.
3. Pendidikan bagi pengemudi. Sekolah pengemudi merupakan suatu lembaga yang bertujuan untuk menghasilkan pengemudi pengendara bermotor cakap dan terampil dalam mencegah kecelakaan maupun pelanggaran lalu lintas
4. Menambah/melengkapi dan memperbaiki sebagian atau seluruh rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian adalah merupakan suatu tempat atau wilayah dimana penelitian akan dilakukan. Dalam melakukan penelitian demi menunjang penulisan ini, maka Penulis memilih lokasi di Resort (POLRES) Kota Makassar, Sulawesi Selatan dengan tujuan untuk mendapatkan data dan informasi yang tentunya sesuai dengan pokok bahasan dalam karya tulis ini. Pemilihan lokasi ini didasari alasan karena daerah tersebut merupakan salah satu pusat perkotaan yang memiliki tingkat perkembangan pembangunan yang cukup pesat daerah ini secara kebetulan juga menjadi pusat perhatian dan tujuan utama karena merupakan pusat pemerintahan daerah Provinsi Sulawesi Selatan. Hal tersebut menyebabkan meningkatnya angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas berdasarkan hasil pengamatan dan pengalam penulis alami, selain itu untuk mempermudah pengumpulan data yang diperoleh baik langsung maupun tidak langsung oleh penulis.

Dalam proses pengumpulan data dan informasi demi melengkapi karya tulis ini penulis juga melakukan di beberapa tempat seperti perpustakaan daerah Kota Makassar, perpustakaan pusat

Universitas Hasanuddin dan perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

## **B. Jenis dan Sumber Data**

Adapun jenis dan sumber data yang dibutuhkan dalam rangkai penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder :

1. Data Primer yaitu keterangan atau fakta yang didapatkan penulis dari hasil kunjungan langsung ke lokasi penelitian.
2. Data Sekunder yaitu beberapa data yang diperoleh secara tidak langsung berupa bahan yang telah dirumuskan terlebih dahulu seperti buku-buku hukum, jurnal-jurnal dan artikel lain yang membahas penelitian sejenis yang tentunya berkaitan dengan penelitian ini.

## **C. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penelitian ini jenis data yang dikumpulkan adalah data primer dan data sekunder. Untuk mengumpulkan data primer dan data sekunder tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data yaitu :

1. Telaah dokumen

Telaah dokumen, yaitu dilakukan dengan menelusuri beberapa dokumen atau data yang berkaitan dengan objek penelitian guna



mendapatkan data sekunder, yang berhubungan dengan teori-teori hukum, berbagai macam peraturan undang-undang, buku-buku dan dokumen tentang lalu lintas, kemudian mengkaji dokumen-dokumen yang telah dikumpulkan.

## 2. Observasi

Observasi yaitu pengamatan secara langsung di lokasi penelitian guna memperoleh keterangan data yang lebih akurat mengenai hal-hal yang diteliti terkait dengan beberapa penyebab pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi kendaraan bermotor umum angkutan orang di Kota Makassar.

## 3. Wawancara

Wawancara yaitu suatu cara untuk mendapatkan dan mengumpulkan data melalui tanya jawab dan dialog secara langsung atau diskusi dengan informan yang dianggap mengetahui banyak tentang obyek dan masalah penelitian.

## **D. Analisis Data**

Data yang diperoleh dari lokasi baik data primer maupun data sekunder, akan disusun dan disajikan serta dianalisis dengan menggunakan deskriptif kualitatif adalah analisis dengan cara menggambarkan kenyataan atau keadaan atau suatu objek dalam bentuk uraian kalimat berdasarkan keterangan-keterangan dari pihak-pihak yang berhubungan langsung dengan penelitian ini. Hasil analisis

tersebut kemudian diinterpretasi guna memberikan gambaran yang jelas terhadap permasalahan yang diajukan.

## BAB IV

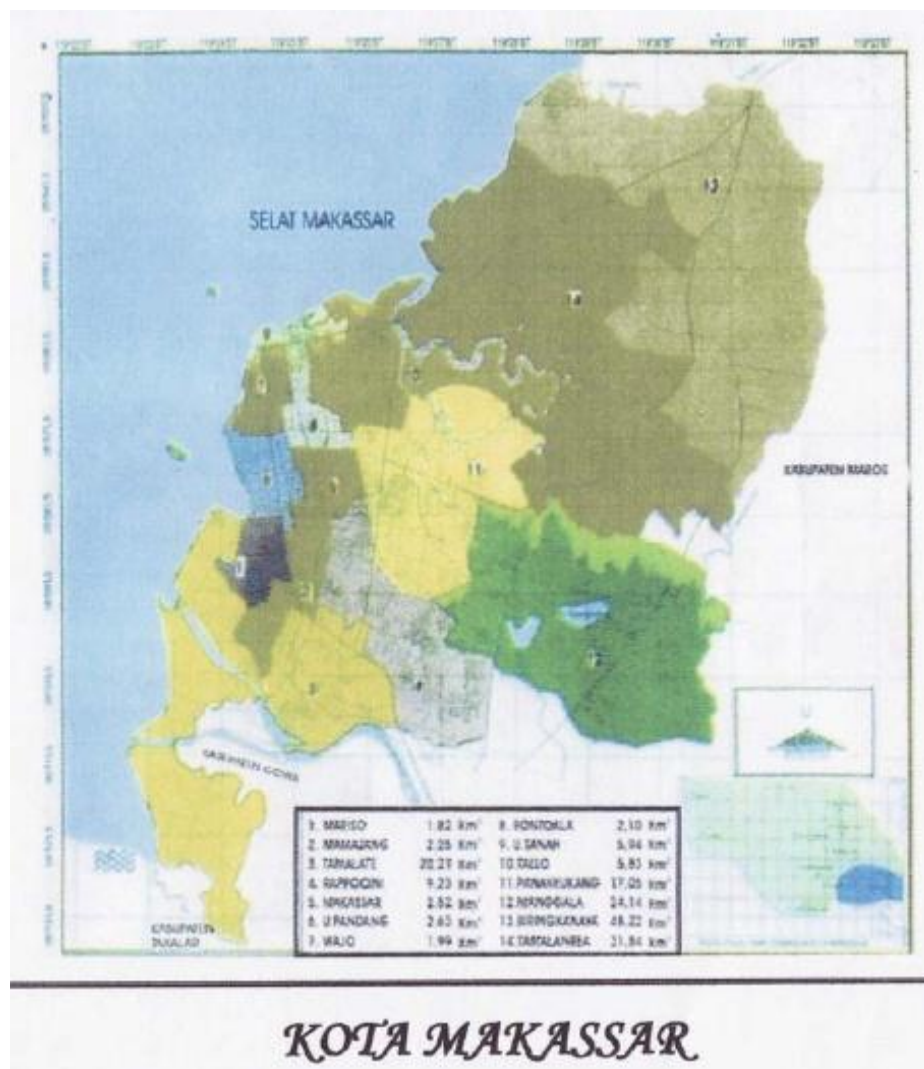
### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

##### 1. Gambaran umum Kota Makassar

Kota Makassar tidak pernah berhenti berbenah. Pemerintah masih terus bekerja menata kota yang menurut sensus tahun 2010 dihuni hampir 1,5 Juta jiwa dan memiliki luas sekitar 175,77 Km<sup>2</sup>.

Gambar 1 Peta wilayah Kota Makassar :



Sebagai kota metropolitan sekaligus pusat ekonomi kawasan Indonesia timur, pembangunan kota Makassar mendapatkan banyak tantangan dari berbagai sektor. Salah satu sektor yang harus mendapat perhatian serius adalah bagaimana memecahkan persoalan transportasi yang semakin lama semakin rumit. Menurut data Kantor Samsat Makassar jumlah kendaraan yang lalu lalang di kota Makassar sampai akhir Desember 2010 mencapai 824.326 unit, dengan rincian sepeda motor 665.183 unit dan mobil 159.143 unit. Belum lagi jumlah kendaraan yang berasal dari daerah penyangga kota Makassar seperti Maros, Gowa, dan Takalar.

Pertumbuhan kendaraan di Makassar sangat tinggi. Setiap bulan penambahan motor dapat mencapai 6.000 unit, sedangkan penambahan mobil 700 unit. Setiap tahun laju pertumbuhan kendaraan mencapai 11,6 persen, tidak sebanding dengan peningkatan ruas jalan yang setiap tahun tidak sampai 1 persen. Permasalahan tersebut sungguh-sungguh memerlukan penanganan serius dan profesional agar dampak negatif yang timbul dapat diatasi sedini mungkin. Jangan sampai ancaman kemacetan total benar-benar terjadi dan menimbulkan banyak banyak pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Pemerintah kota Makassar harus melakukan antisipasi dan tidak boleh salah mengambil kebijakan. Alat ukur paling pertama dan paling mudah menilai peradaban sebuah kota adalah, lihatlah

bagaimana orang-orangnya berlalu lintas. Tidak bisa dipungkiri lalu lintas Kota Makassar memegang peranan penting dalam banyak hal terutama dapat meningkatkan perekonomian sehingga berdampak langsung terhadap kesejahteraan masyarakat. Manajemen Lalu Lintas Penyelesaian persoalan lalu lintas secara konvensional yang berorientasi pada aspek fisik, misalnya dengan penambahan panjang atau lebar jalan mestinya sudah tidak menjadi pilihan utama, namun perlu sebuah terobosan baru, yakni manajemen lalu lintas.

Peran manajemen lalu lintas menjadi penting dalam memberikan solusi berbagai masalah yang terkait dengan sistem transportasi. Manajemen lalu lintas adalah kegiatan yang meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan dan pengawasan, serta pengendalian lalu lintas dengan tujuan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Yang perlu diingat bahwa manajemen lalu lintas yang baik akan dapat memindahkan orang atau barang sebanyak-banyaknya, bukan memindahkan kendaraan sebanyak-banyaknya.

Ada tiga cakupan manajemen lalu lintas yang harus dicermati oleh Pemkot Makassar :

Pertama, Perencanaan lalu lintas. Rencana dan program perwujudan dalam ketentuan ini antara lain meliputi: penentuan tingkat pelayanan yang diinginkan pada setiap ruas jalan di kota Makassar, usulan aturan-aturan lalu lintas yang akan ditetapkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan pengadaan dan pemasangan serta

pemeliharaan rambu rambu lalu lintas marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan alat pengendali dan pengaman pemakai jalan. Mau tidak mau, harus ada usaha peningkatan kapasitas jalan, dan persimpangan yang memadai untuk mengimbangi laju pertumbuhan kendaraan bermotor di Makassar.

Kedua, Pengaturan dan pengawasan lalulintas. Ketentuan kebijakan ini adalah bagaimana penataan sirkulasi lalu lintas, menentukan kendaraan transportasi massal, menetapkan kecepatan maksimum atau minimum kendaraan, larangan penggunaan jalan, larangan atau perintah bagi pemakai jalan. Aturan yang sebenarnya sederhana tapi fakta di jalan-jalan kota Makassar berbanding terbalik. Mulai dari alat transportasi massal yang tidak representatif. Padahal salah satu syarat menjadi kota metropolitan adalah penyediaan transportasi massal seperti Bus kota yang kini mulai di bangun dalam ruas jalan kota Makassar yang dapat menghubungkan tempat-tempat umum seperti kampus, Mall, sekolah-sekolah, dari dan ke Bandara internasional Sultan Hasanuddin, di Makassar kini hanya tersedia angkutan kota pete-pete yang dituding sebagai salah satu faktor semrawutnya lalu lintas kota Makassar. Banyak marka dan rambu jalan yang tidak berfungsi secara baik, badan jalan yang digunakan oleh pedagang terutama disekitar pasar-pasar, dan semua itu dilengkapi pengguna jalan yang belum mengerti bagaimana berlalu lintas secara benar. Sedangkan dalam pengawasan lalu lintas

dilakukan melalui penilaian yang mencakup tingkat pelayanan, dan jumlah pelanggaran lalu lintas. Penilaian ini untuk mengetahui efektifitas terhadap kebijaksanaan lalu lintas yang telah diterapkan. Hal-hal yang belum maksimal dapat dikoreksi dan dijadikan kebijakan lalu lintas selanjutnya.

Ketiga, Pengendalian lalu lintas. Kegiatan ini berhubungan dengan suatu budaya masyarakat berlalu lintas. Pemkot hendaknya berkerjasama dengan pihak polantas untuk memberikan arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas. Dapat dengan pemberian pedoman tata cara pelaksanaan manajemen lalu lintas. Intinya bagaimana pemkot dan polantas memberikan bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas. Sekali lagi mengatasi persoalan transportasi di kota besar seperti Makassar bukanlah persoalan yang mudah dan tidak dapat dilaksanakan dalam waktu yang singkat. Perlu kerja keras dan kerja sama yang solid dari semua pihak terkait.

## 2. Kepolisian Resort Kota Besar Makassar

Kepolisian Resort Kota Besar Makassar beralamatkan di Jalan Jendral Ahmad Yani Nomor 9 Makassar. Luas wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Besar Makassar meliputi seluruh wilayah Kota Makassar yaitu 175,77 km<sup>2</sup> yang membawahi 14 kecamatan (Makassar, Mariso, Mamajang, Manggala, Tamalate, Tamalanrea,

Tallo, Rappocini, Ujung Pandang, Ujung Tanah, Panakkukang, Wajo, Bontoala dan Biringkanaya). Dengan 143 kelurahan dengan batas-batas sebagai berikut :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Pangkep.
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa.
- Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar.
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros.

Susunan organisasi Kepolisian Resort Kota Besar Makassar didasari oleh Undang-undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia (Kapolri) Nomor : 23 Tahun 2010 tanggal 30 September 2010 tentang perubahan Keputusan Kapolri No. Pol. Kep/366/VI/2010 tanggal 14 Juni 2010 tentang susunan organisasi dan tata kerja tingkat Kepolisian Negara Republik Indonesia Resort dan Kepolisian Sektor. Organisasi Kepolisian Resort Kota Besar 1 unit dan Polsek 12 unit.

Dalam pelaksanaan tugasnya Kepolisian Resort Kota Besar Makassar dibantu oleh beberapa unsur, baik unsur pelaksana yaitu staf maupun pelaksana utama. Kemudian dalam melaksanakan tugasnya Kepolisian Kota Besar Makassar mengemban Visi yaitu: Terwujudnya Pelayanan kamtibmas yang prima dan tegaknya hukum serta terjalinnya sinergi polisional yang proaktif di wilayah hukum Kepolisian Resort kota Besar Makassar.



Berdasarkan Visi yang dicita-citakan tersebut, selanjutnya diuraikan dalam Misi yang mencerminkan koridor tugas sebagai berikut :

- a. Membangun kemitraan dengan masyarakat di semua level dan segala bidang tugas kepolisian.
- b. Terus berupaya membangun dan meningkatkan profesionalisme melalui program pendidikan dan latihan yang teratur, bertingkat dan berlanjut secara konsisten.
- c. Mencegah dan menanggulangi semua bentuk kejahatan terutama perjudian, penyalahgunaan Narkoba dan kejahatan jalanan (*street crime*).
- d. Meniadakan rasa takut dan khawatir (*fear of crime*) bagi semua anggota masyarakat yang berada dalam wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Besar Makassar.
- e. Membangun budaya bersih dalam kehidupan dan patuh hukum dalam semua aspek perilaku baik yang bersifat internal (bagi seluruh Kepolisian Resort Kota Besar Makassar beserta keluarganya) maupun eksternal (bagi seluruh masyarakat di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Besar Makassar). dan
- f. Menjadikan Polsek sebagai ujung tombak dalam pelayanan terhadap masyarakat.

### 3. Jenis Pelanggaran yang Terjadi di Kota Makassar

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan penulis dilokasi penelitian dapat digambarkan bahwa pelanggaran yang sering terjadi di wilayah hukum polrestabes Kota Makassar berdasarkan pada isi pasal 126 tentang undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu mengenai masi banyaknya pengemudi kendaraan umum yang tidak menaati peraturan dengan berbagai macam pelanggaran kusus memberhebtikan kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem selain di tempat yang telah ditentukan, dan sengaja

menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak.

Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa penyelesaian kasus mendapat berbagai macam kendala untuk menertibkan para pelanggar lalu lintas dikarenakan keterbatasan sarana dan prasarana yang dimiliki pihak kepolisian Resort Kota Makassar.

## **B. Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas**

Hampir setiap hari di Indonesia terjadi kecelakaan akibat kesalahan pengemudi, baik kecelakaan tunggal hingga tabrakan beruntun. Hal ini bisa saja terjadi akibat kelalaian pengemudi kendaraan yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas yang sudah ada demi keamanan, kelancaran, dan keselamatan lalu lintas. Oleh sebab itu, perlu diketahui mengapa di Indonesia tingkat kesadaran akan mematuhi peraturan lalu lintas masih tergolong rendah.

Berikut beberapa hal utama yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas:

### **A. Faktor Manusia (*Human Error*)**

Manusia selaku pelaku utama dalam semua jenis pelanggaran lalu lintas dari berbagai jenis permasalahan pelanggaran yang terjadi di

jalan raya, maka dapat disimpulkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama pelanggaran lalu lintas.

Berikut beberapa hal yang menjawab penyebab rendahnya kesadaran akan mematuhi peraturan lalu lintas:

1. Minimnya pengetahuan mengenai,peratutran,marka dan rambu lalu lintas. Tidak semua pengemudi kendaraan paham dan mengetahui peraturan-peraturan lalu lintas, arti dari marka, dan rambu-rambu lalu lintas. Penyebabnya adalah kurangnya kesadaran untuk mencari tahu arti dari marka dan rambu-rambu lalu lintas ditambah pada saat ujian memperoleh SIM, mereka lebih senang mendapatkan SIM dengan instan daripada mengikuti seluruh prosedur.

2. Dari kecil sudah terbiasa melihat orang melanggar lalu lintas atau bahkan orang tua.Kondisi ini sangatlah ironi bila seorang anak kelak mencontoh orang tuanya, bila orang tuanya sering melanggar peraturan, kemungkinan besar anak itu juga melanggar.

3. Hanya patuh ketika ada polisi yang patroli atau melewati pos polisi  
Ini juga menjadi kebiasaan kebanyakan orang indonesia. Kita ambil contoh, seorang pengemudi tidak akan melanggar lalu lintas ketika ada polisi yang sedang mengatur arus lalu lintas di simpang jalan atau ada polisi yang sedang jaga di pos dekat simpang tersebut. Namun bila tidak ada polisi, dia bisa langsung tancap gas.

#### 4. Memutar balikkan ungkapan

Sring kita dengar , "peraturan dibuat untuk dilanggar." Ini sangat menyesatkan. Akan tetapi entah bagaimana ungkapan ini sangat melekat di hati orang indonesia, sehingga sangat ingin menerapkannya. Semoga ungkapan ini tidak dipakai pada saat orang menjalankan ibadah sesuai agamanya.

#### 5. Tidak memikirkan keselamatan diri atau orang lain

Pemerintah telah mewajibkan beberapa standar keselamatan pengemudi saat mengemudikan kendaraannya seperti wajib memasang safety belt untuk pengemudi roda 4 dan wajib memakai helm, kaca spion tetap terpasang, dan menyalakan lampu pada siang hari bagi roda 2. Masih banyak contoh standar keselamatan lainnya, akan tetapi kenapa pengemudi malas menerapkannya?

#### 6. Melanggar dengan berbagai alasan

"sebentar saja kok parkir disini (di bawah rambu larangan parkir), ntar jalan lagi." "ah,sekali-sekali boleh dong ngelanggar, ini butuh cepat". Masih banyak lagi berbagai alasan yang dijadikan pembelaan. Orang indonesia memang jago untuk hal-hal seperti ini.

#### 7. Bisa "damai" ketika tilang

Ini hal yang paling sering terjadi. Ketika pengemudi-pengemudi melanggar peraturan atau tidak lengkapnya kelengkapan surat-surat saat dirazia, hal yang pertama diajukan oleh pengemudi tersebut adalah jalan "damai". Kalu tidak bisa "damai" di jalan, pasti nanti bisa

coba "damai" lagi sebelum pengadilan demi mendapatkan kembali surat-surat yang ditahan oleh pihak kepolisian dengan segera.

#### **B. Sarana dan Prasarana**

Pelanggaran lalu lintas yang terjadi dari kegiatan berlalu lintas di jalan raya bukan hanya disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri melainkan disebabkan juga oleh sarana dan prasarana jalan yang kurang sebagai fasilitas pendukung proses kegiatan dalam berlalu lintas dalam hal ini Pemerintah wajib melaksanakan pembangunan, pengelolaan, dan pemeliharaan sebagaimana dimaksud dalam pasal 45 ayat (2) dalam Undang-undang lalu lintas dan angkutan Jalan.

Misalnya saja kondisi jalan yang kurang memadai/baik, marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan yang dalam keadaan kurang baik atau rusak, kurangnya fasilitas pendukung seperti halte dan alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan.

#### **C. Upaya Kepolisian Dalam Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas**

Pertama-tama seorang petugas harus bertanya pada dirinya sendiri, siapakah pelanggar peraturan lalu lintas tersebut. Hal ini bukanlah menyangkut apa pekerjaannya, siapa namanya, dan seterusnya. Yang pokok disini adalah bahwa seorang yang melanggar peraturan lalu lintas, bukanlah selalu seorang penjahat (walaupun kadang-kadang

petugas berhadapan dengan penjahat). Seorang pengemudi yang melanggar peraturan lalu lintas adalah seseorang yang lalai di dalam membatasi penyalahgunaan hak-haknya.

Yang kedua adalah bahwa seorang petugas atau penegak hukum harus menyadari bahwa dia adalah seseorang yang diberi kepercayaan oleh negara untuk menangani masalah-masalah lalu lintas. Pakaian seragam maupun kendaraan dinasnya merupakan lambang dari kekuasaan negara yang bertujuan untuk memelihara kedamaian di dalam pergaulan hidup masyarakat. Seorang petugas yang emosional dan impulsif tidak saja akan merusak seluruh korps, walaupun dia selalu disebut oknum apabila berbuat kesalahan. Penanganan terhadap para pelanggar, memerlukan kemampuan dan ketrampilan professional. Oleh karena itu, maka para penegak hukum harus mempunyai pendidikan formal dengan taraf tertentu, serta pengetahuan dan pemahaman hukum yang cukup besar. Pengutamakan kekuatan fisik, bukanlah sikap professional di dalam menangani masalah-masalah lalu lintas.

Perencanaan jalan raya dan pemasangan rambu lalu lintas yang disertai pertimbangan, akan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pemasangan rambu yang tepat untuk memperingati pengemudi akan dapat mencegah terjadinya pelanggaran. Pemasangan rambu yang tidak wajar akan menyebabkan terjadinya kebingungan pada diri

pengemudi. Bentuk jalan raya, besar kecilnya bentuk huruf, dan warna rambu lalu lintas, mempunyai pengaruh terhadap pengemudi.

Pemasangan lampu lalu lintas, juga mempunyai pengaruh terhadap perilaku pengemudi. Apabila lampu lalu lintas tersebut ditempatkan sejajar dengan garis berhenti, maka hal itu akan menyebabkan pengemudi menghadapi masalah. Masalahnya adalah, untuk melihat lampu dengan jelas, maka dia harus berhenti jauh di belakang garis berhenti. Apabila hal itu dilakukan, maka dia akan dimaki-maki oleh pengemudi-pengemudi yang berada di belakangnya. Kalau dia berhenti tepat di garis berhenti, maka agak sukar baginya untuk melihat lampu lalu lintas.

Pendidikan bagi pengemudi, juga merupakan salah satu cara dalam menangani para pelanggar lalu lintas. Pada masyarakat lain di luar Indonesia, sekolah mengemudi merupakan suatu lembaga pendidikan yang tujuan utamanya adalah menghasilkan pengemudi-pengemudi yang cakap dan terampil di dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sekolah-sekolah tersebut dikelola oleh para ahli, yang tidak hanya melingkupi mereka yang biasa menangani masalah-masalah lalu lintas, akan tetapi kadang-kadang juga ada psikologinya maupun ahli ilmu-ilmu sosial lainnya. Di dalam sekolah pendidikan pengemudi tersebut, yang paling pokok adalah sikap dari instruktur. Instruktur harus mampu menciptakan suatu suasana dimana murid-muridnya dengan konsentrasi penuh menerima pelajarannya.

Seorang instruktur harus mempunyai kemampuan untuk mendidik, kemampuan untuk mengajar saja tidaklah cukup. Murid-murid harus diperlakukan sebagai orang dewasa, berilah kesempatan yang seluas-luasnya untuk mengambil keputusan, oleh karena di dalam mengendarai kendaraan yang terpenting adalah dapat mengambil keputusan yang cepat dan tepat. Kalau tidak maka kemungkinan besar akan terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian benda atau hilangnya nyawa seseorang.

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis dapatkan dilapangan peran aparat Kepolisian Polrestabes Makassar dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas adapun upaya-upaya yang dilakukan untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas adalah upaya *Pre-Emtif*, upaya *Preventif* (pencegahan) dan upaya *represif* (penindakan). (wawancara September 2015).

#### 1. Upaya *Pre-Emtif*

Iyalah berupa upaya-upaya awal yang dilakukan pihak kepolisian untuk mencegah terjadinya tindak pidana. Usaha-usaha yang dilakukan dalam penanggulangan pelanggaran secara *pre-emptif* adalah dengan menanamkan nilai-nilai/norma-norma yang baik sehingga norma-norma tersebut tertanam dalam diri seseorang. Meskipun ada kesempatan untuk melakukan pelanggaran tetapi tidak ada niatnya



melakukan hal tersebut, maka tidak akan terjadi pelanggaran. Jadi dalam upaya ini faktor niat menjadi hilang meskipun ada kesempatan.

## 2. Upaya *preventif* (Pencegahan).

Upaya-upaya *preventif* merupakan tindak lanjut dari upaya *pre-emptif*. Dalam upaya ini yang ditekankan adalah menghilangkan kesempatan untuk melakukan kejahatan. Dengan kata lain upaya *preventif* (Pencegahan) dimaksudkan sebagai usaha untuk mengadakan perubahan-perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan-gangguan di dalam masyarakat, sehingga tercipta stabilitas hukum.

Tindakan ini merupakan upaya yang lebih baik dari upaya setelah terjadinya suatu tindak pidana. Mencegah suatu pelanggaran adalah lebih baik dari pada mencoba mendidik penjahat/pelanggar menjadi lebih baik. Lebih baik dalam arti lebih mudah, lebih murah, serta mencapai tujuan yang diinginkan.

Berdasarkan hasil penelitian lapangan, adapun upaya-upaya *preventif* yang telah dilakukan yaitu upaya yang dilakukan pihak Kepolisian Polrestabes Kota Makassar dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas dengan mengadakan

penjagaan atau menempatkan petugas-petugas kepolisian dilokasi yang rawan kemacetan atau tempat-tempat yang sering terjadinya pelanggaran dan melakukan patroli atau pemeriksaan secara rutin.

3. Upaya *Refresif* (Penindakan).

Penanggulangan yang bersifat *refresif* ini adalah tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum setelah terjadinya suatu bentuk tindak pidana yaitu tindakan yang dijatuhkan kepada pelaku pelanggaran lalu lintas. Tindakan yang dilakukan pihak kepolisian Resort Kota Makassar setelah terjadinya suatu pelanggaran berupa penindakan yaitu dengan memberikan surat tilang atau dengan menyita dan menertibkan kendaraan para pelanggar lalu lintas.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian pada bab sebelumnya, maka penulis dapat menarik kesimpulan yaitu :

1. Terjadinya pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan umum disebabkan oleh beberapa faktor antara lain :

##### **A. Faktor Manusia (*Human Error*)**

- a. Kurangnya penjagaan oleh petugas kepolisian
- b. Tidak memikirkan keselamatan diri dan orang lain
- c. Minimnya pengetahuan mengenai, peraturan, marka dan rambu lalu lintas.

##### **B. Kurangnya sarana dan prasarana**

Yaitu sarana dan prasarana lalu lintas yang meliputi marka, halte, rambu, alat pemberi isyarat Lalu lintas, alat pengawasan dan pengaman jalan, alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, serta fasilitas pendukung.

2. Adapun upaya pencegahan dan penanggulangan pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi kendaraan umum yaitu untuk menekan laju peningkatan pelanggaran lalu lintas, dengan melihat laju peningkatan kuantitas pelanggaran lalu lintas yang terjadi dari tahun ketahun, yakni mengadakan penjagaan atau

pengarahan kepada setiap kendaraan yang melewati jalur rawan kemacetan atau pelanggaran, mengadakan patroli dan pemeriksaan secara rutin.

3. Pelaksanaan pasal 126 dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, belum berjalan dengan baik untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar. hal ini dapat dilihat dari jumlah pelanggaran lalu lintas yang setiap tahunnya mengalami peningkatan. Pelanggaran ini terjadi karena pengemudi kendaraan bermotor umum sering mengabaikan peraturan dalam proses berlalu lintas dan adanya sikap yang sudah menjadi kebiasaan.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian tersebut maka penulis dapat memberikan beberapa saran :

1. Menyarankan kepada Pemerintah Kota Makassar untuk menertibkan beberapa angkutan umum yang sudah tidak layak jalan, menambah dan memperbaiki sarana dan prasarana jalan yaitu tentang penataan tata letak rambu-rambu lalu lintas, tempat pemberhentian, khususnya halte atau tempat pemberhentian yang tepat serta melakukan pembangunan, pengelolaan, dan pemeliharaan. Untuk terciptanya efisiensi penyelenggara lalu lintas.

2. Menyarankan kepada pimpinan polri agar melakukan pembinaan secara profesional atau menambah personil/Petugas dilapangan yang dapat melakukan penjagaan lebih intensif khususnya ditempat-tempat yang rawan akan pelanggaran lalu lintas supaya pengendara tidak melakukan pelanggaran lalu lintas. Oleh karena itu, maka parah penegak hukum harus mempunyai pendidikan formal dengan taraf tertentu, serta pengetahuan dan pemahaman hukum yang cukup. Pengutamaan kekuatan fisik, bukanlah sikap professional di dalam menangani masalah-masalah lalu lintas.
3. Pendidikan bagi pengemudi, juga merupakan salah satu cara dalam menangani parapelanggar lalu lintas. Pada masyarakat lain di luar Indonesia, sekolah mengemudi merupakan suatu lembaga pendidikan yang tujuan utamanya adalah menghasilkan pengemudi-pengemudi yang cakap dan terampil di dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sekolah-sekolah tersebut dikelola oleh para ahli, yang tidak hanya melingkupi mereka yang biasa menangani masalah-masalah lalu lintas, akan tetapi kadang-kadang juga ada psikologinya maupun ahli ilmu-ilmu sosial lainnya. Di dalam sekolah pendidikan pengemudi tersebut, yang paling pokok adalah sikap dari instruktur. Instruktur harus mampu menciptakan suatu suasana

dimana murid muridnya dengan konsentrasi penuh menerima pelajarannya.

4. Diharapkan kepada pemerintah agar memasukkan pelajaran berlalu lintas ke kurikulum sekolah dan perguruan tinggi agar masyarakat sadar akan pentingnya berlalu lintas.

## DAFTAR PUSTAKA

- A.S Alam, 2010. *Pengantar kriminologi*, Pustaka Refleksi Books: Makassar.
- Yessi A. & Adang, "*kriminologi*", Reflika Aditama, Bandung, 2010.
- Muljono, Wahju, 2012. *Pengantar teori kriminologi*, Pustaka Yustisia: Yogyakarta.
- Bosu B, 1982. *Sendi sendi kriminologi*, Usaha Nasional: Surabaya.
- Amir Ilyas 2012. Asas-asas Hukum Pidana; Memahami Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana Sebagai Syarat Pemidanaan, Rakang Education & PuKAP-Indonesia: Yogyakarta.
- Abubakkar Iskandar. 1996. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib*. Jakarta: Departemen Perhubungan Indonesia.
- Achmad Ali 2009. *Menguak Teori Hukum (legal theory) dan Teoro Peradilan (judiclalprudence)*. Jakarta : kencana Prenada Media Group.
- Idwan Santoso. 1997. *Manajemen Lalu-Lintas Perkotaan*. Bandung: ITB.
- Jimly Asshiddiqie, *Pembangunan Hukum dan Penegakan Hukum di Indonesia, makalah disampaikan pada Seminar "Menyoal Moral Penegak Hukum" dalam rangka Lustrum XI Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada, 17 Februari 2006*.
- \_\_\_\_\_. 1995. *Hukum Pidana I*, Cetakan I : Sinar Grafika. Jakarta.
- \_\_\_\_\_. 1983. *Pengantar Hukum Acara Pidana Indonesia*, Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Soerjono Soekanto. 1990. *Polisi Lalu Lintas Analisa Menurut Sosiologi Hukum*. Bandung: Maju Mundur.
- Suwardjoko P. Warpani. 2002. *Pengelolaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.
- W.J.S. Poerwadarminta. 1990. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: PT. Balai Pustaka.

**Peraturan Perundang-Undangan:**

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-Undang Pengangkutan 1992

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

**Sumber lain:**

<http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/lt508f5bc65f442/node/pp-no-80-tahun-2012-tata-cara-pemeriksaan-kendaraan-bermotor-di-jalan-dan-penindakan-pelanggaran-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan>